

УДК 347.799.4

*Г. В. Потапчук,
аспірантка кафедри міжнародного права
та міжнародних відносин ОНЮА*

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Морські простори вже багато століть представляють для людства життєво важливий інтерес. На долю морських перевезень припадає велика частина світового вантажообігу. Світовий океан є одним з основних джерел біологічних, мінеральних, енергетичних ресурсів багатьох країн світу. Але, на жаль, океан використовується не тільки на благо людства, у межах морських просторів відбуваються акти міжнародного піратства, які сьогодні представляють реальну небезпеку для мореплавання й, у першу чергу, для права кожної людини на життя, на волю і на особисту недоторканність [1].

Міжнародна злочинність у формі морського піратства має дуже давню історію. Піратство впливало на комерційне судноплавство майже настільки ж довго, наскільки світові океани і моря використовувалися в інтересах торгівлі. Чому ж ця проблема продовжує існувати і по сьогоднішній день і як її можна ліквідувати?

Вважалося, що піратство — це усі відгомони старовини глибокої. Але раніш пірати грабували купецькі каравани із шовками і парфумами, прянощами і коштовностями [2]. У наші ж дні вантажні судна перевозять таку кількість товару, особливо нафту, зброю, метал, зерно, що Біллі-Бомсам минулого і не снилося. Адже одне судно з товаром може буквально озолотити розбійників, причому за дуже короткий час [3].

І лише зараз, на початку ХХІ ст., міжнародне співтовариство визнало існування такої проблеми. За даними Міжнародної морської організації, число піратських нападів у різних районах Світового океану останнім часом різко збільшилось [4]. Так, відповідно до доповіді Аналітичного центра з проблеми піратства Міжнародного морського бюро, у 1999 р. у світі зареєстровано 300 випадків піратства, що в 3 рази більше, ніж у 1991 р. У 2000 р. відзначалося вже 469 випадків, що на 56% більше, ніж у 1999 р. У 2001 р. відбулося 263 напади на судна у світі [5]. Причому, за оцінками фахівців, стає відомо лише про кожен третій випадок, оскільки судовласники не поспішають заявляти про напади, що мали місце. Статистика свідчить, що піратському нападу може піддатися судно, що плаває під будь-яким прапором, а щорічний прибуток морських піратів сягає приблизно 62 млрд доларів США [6].

Ще більше втрачають мореплавці, оскільки багато хто з них розстається не тільки з коштовним вантажем, але і з життями. Найчастіше піратам недостатньо просто перестріляти команду. Нам відомий інцидент, коли один в'єтнамський рибалка побачив торгове судно без керма і вітрил. Піднявшись на борт, він знайшов 27 обезголовлених трупів моряків [7].

Показовим є і той факт, що за останні кілька років постійно збільшується число піратських нападів у Чорному морі. У 1995 р. було два напади, у 1996 р. — чотири, а в 1997 р. — уже 11, і тенденція до росту зберігається [8].

Зростаюча взаємозалежність держав у боротьбі з піратством вимагає відповідного відображення в міжнародному праві. Однак у даний час має місце недостатня пропрацьованість комплексу міжнародно-правових заходів у цій області, їхня невідповідність сучасним умовам, національному законодавству окремих країн, об'єктивним потребам, унаслідок чого знижується ефективність боротьби з даним злочином. Законодавчі й інші нормативно-правові акти держав нерідко носять загальний характер і далеко не завжди відповідають інтересам забезпечення їхньої безпеки на морі. У діяльності державних органів, що приймають участь у боротьбі з піратством, досить часто виникають ситуації, що вимагають удосконалювання правового регулювання. Унаслідок цього практичні міри в боротьбі з цим злочином часто бувають недостатньо ефективними.

Важливо відзначити, що в раніше проведених дослідженнях з проблем боротьби з піратством комплексному підходу приділялося недостатньо уваги. Як правило, розглядалися історичні аспекти морського піратства чи деякі боки боротьби з даним злочином. У міжнародному праві дана проблематика комплексно не була розкрита. Крім того, не враховувалася та обставина, що боротьба з піратством через її складність і специфічність, не може бути прерогативою якого окремого державного органу чи навіть окремої держави. Проте, слід зазначити великий внесок Л. А. Моджорян, В. М. Прусс, А. Н. Шемякіна, Д. Коломбоса, Ю. С. Ромашева, і інших вітчизняних і закордонних вчених у дослідженні ряду загальних і приватних питань, що торкають аспектів піратства на морі.

Складність і специфіка боротьби з піратством, обумовлені різним міжнародно-правовим статусом і правовим режимом морських просторів, особливостями фізико-географічних умов, сил, засобів і способів її здійснення, не дозволяють розглядати цю проблему в рамках діяльності окремої держави, якого-небудь окремого її органу виконавчої влади, а вимагають комплексного підходу.

Років 20 тому почалася серйозна робота з обліку, контролю і попередження нападів піратства на морі, і з тієї пори їх зареєстровано вже близько 2000. Основними районами піратських нападів є:

- Південно-Східна Азія (Малакська протока, Індонезія, Філіппіни, Таїланд);
- Південно-Китайське море;
- Західна Африка (Нігерія, Сенегал, Ангола, Гана);
- Індійський океан і Східна Африка (Індія, Шрі-Ланка, Бангладеш, Сомалі, Танзанія);
- Південна Америка;
- Карибське море (Бразилія, Колумбія, Венесуела, Еквадор, Нікарагуа, Гайана) [5] (рис. 1).

В наші дні, сучасне морське піратство — це розгалужена і динамічна система. Згідно з даними Комісії ООН по морському праву, на сьогоднішній день у світі діють близько 100 піратських угруповань. Їх обслуговують не менш 20 великих банків з філіями в регіонах Азії й Африки, що примикають до інтерна-

ціональних судноплавних артерій. Вербуванням майбутніх піратів займаються близько 40 міжнародних компаній [9].

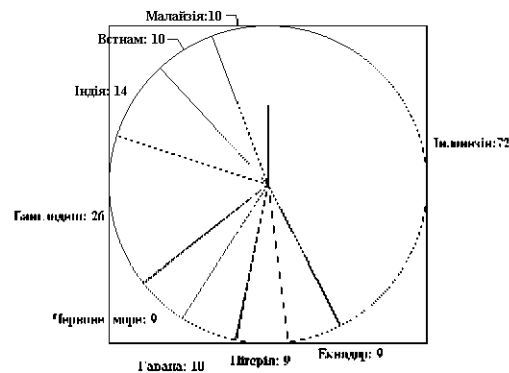


Рис. 1. Статистика актів піратства з січня по вересень 2002 р. у районах, що представляють найбільшу небезпеку для морського судноплавства

Однак не можна погодитися з існуючого навіть у науковій літературі думкою, що співробітництво держав і діяльність їхніх органів, спрямовані на дозвіл проблеми охорони людського життя і майна на морі, виражається лише тільки в розробці чотирьох основних груп документів:

- 1) технічних стандартів, яким повинні задовольняти сучасні морські судна й інші об'єкти;
- 2) місцевих і міжнародних правил, що регулюють безпечне судноплавство;
- 3) правових і технічних норм, що дозволяють щонайкраще організувати пошук і порятунок людей і майна на морі;
- 4) технічно-правових умов і заходів щодо запобігання забрудненню морського середовища і зменшенню наслідків аварійних розливів нафти й інших шкідливих речовин [10].

Погоджуючись з тим, що діяльність держав у зазначеній сфері являє собою сукупність заходів технічного, організаційного, соціального і правового характеру, ми не можемо не перегрупувати їхній порядок і вказати, що першорядними серед них, на нашу думку, є заходи міжнародно-правові, а саме: співробітництво держав в запобіганні актів піратства, спрямованих проти мореплавства.

Проблема піратства безпосередньо стосується життєво важливих інтересів України та її безпеки. Українські судна регулярно проходять райони, де існує небезпека піратства, заходять у територіальне море і порти держав, де можливі акти піратства.

Нерідко українські моряки плавають на іноземних суднах у регіонах, де велика імовірність піддатися нападу з боку піратів чи інших збройних злочинних груп. Необхідно відзначити і той факт, що в результаті комерціалізації українського флоту наші моряки частіше плавають під прапором не своєї держави, знаходяться в регіонах, де є велика імовірність піддатися нападу з боку

піратів. Недавній випадок з українсько-ліванським судном «M.V. Princess Sarah» свідчить про це. Судно з екіпажем з 18 чоловік було захоплено торік бандою піратів у територіальних водах Сомалі. На борті судна знаходилося 8 українських моряків.

Національні інтереси України в міжнародній сфері включають захист життя, достоїнства, міжнародно-покликаних цивільних прав і свобод українських громадян за рубежем.

Сьогодні пірати — це ще і контрабанда зброї і наркотиків. Наприклад, у результаті протипіратської операції китайські прикордонники захопили 1,5 т маріхуани.

Іноді, утім, і самі прикордонники не проти «порозважитись». Кілька років тому спеціальний представник Міжнародної морської організації адмірал Е. Мартирополос проаналізував інформацію про сто нападів на кораблі в Південно-Китайському морі. З'ясувалося, що в половині випадків піратські напади були здійснені силами китайської поліції, прикордонними і митними службами і навіть військовими кораблями.

Сьогодні пірати все частіше працюють за замовленням. Замовник передає з порту сигнал: найменування пароплава, характер вантажу, що знаходиться на борті, чисельність команди й інші корисні дріб'язки.

Вищесказане свідчить про те, що піратство являє істотну загрозу для безпеки як українських, так і іноземних суден, членів їх екіпажів і пасажирів, а також завдає шкоди міжнародним відносинам.

Тому, поряд з важливістю розвитку міжнародного права і законодавства держав, вважається необхідним і більш повне використання можливостей, закладених у нормах міжнародного права, в інтересах підтримки правопорядку на морі. Для вироблення науково обґрунтованих пропозицій для вирішення зазначених проблем потрібні дослідження, спрямовані на пошук шляхів подальшого розвитку міжнародного права і законодавства держав, а також на більш ефективне використання їхніх положень у практиці боротьби з піратством.

Здається, що рішення вищевказаних питань, на наш погляд, повинне привести до більш високого та якісного рівня ефективності боротьби з морським піратством.

Література

1. Universal Declaration of Human Rights // Published by the United Nations Department of Public Information DPI /876/Rev. — 1998. — 2 Apr. — 180M. — P. 7.
2. Куршев М. Проблемы борьбы с морским пиратством. // Государство и право. — 1999. — № 12. — С. 66–72.
3. С брацдепайтами на пиратов // Порты Украины. — 1999. — № 5. — С. 58.
4. Numast news. Piracy report 3rd quarter 2002. — 2002. — Winter. — P. 6.
5. Резяпов Н. Пираты XXI века // Независимое военное обозрение. — 2004. — № 4. — С. 8–9.
6. Попов Н. Современное морское пиратство // Морской флот. — 2002. — № 5. — С. 5.
7. Орещина И. 15 китайцев на один сухогруз // Утро. — 2002. — 16 мая. — С. 4.
8. Бараповский А. Вес на борьбу с пиратами // Cargo News. — 2001. — 15 мая. — С. 6.
9. Шарафеева П. Пираты XX века // Белорусская деловая газета. — 2001. — 10 янв. — С. 4.
10. Бекашев К. А., Сидорченко В. Ф. Безопасность на море: Нормативно-правовые аспекты строительства и использования судов: Справочник. — Л.: Судостроение, 1988. — С. 6.